



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

①2 **Gebrauchsmuster**
①0 **DE 297 20 138 U 1**

⑤1 Int. Cl.⁶:
B 60 R 21/16
B 60 R 21/20

②1 Aktenzeichen:	297 20 138.7
②2 Anmeldetag:	13. 11. 97
④7 Eintragungstag:	19. 3. 98
④3 Bekanntmachung im Patentblatt:	30. 4. 98

⑦3 Inhaber:
TRW Automotive Safety Systems GmbH, 63743
Aschaffenburg, DE

⑦4 Vertreter:
Fuchs, Mehler, Weiß, 65189 Wiesbaden

"Aufrißlinie" nur
in einer Schicht des
Laminats bzw. in der
oberen Schicht nur
teilweise

Rechercheantrag gem. § 7 Abs. 1 GbmG ist gestellt

⑤4 Vorrichtung zum Abdecken eines Airbags

DE 297 20 138 U 1

Best Available Copy

DE 297 20 138 U 1

13.11.97

PA 9735

Best Available Copy

5 TRW Automotive Safety Systems GmbH
Hefner-Alteneck-Straße 11
63743 Aschaffenburg

10

15

Vorrichtung zum Abdecken eines Airbags

5

Beschreibung

- 10 Die Neuerung betrifft eine Vorrichtung zum Abdecken der Austrittsöffnung eines in einem Kraftfahrzeug angeordneten Airbags, die beim explosionsartigen Aufblasen des Airbags längs vorgegebener Linien aufreißbar und ein- oder mehrteilig längs Biege- oder Scharnierlinien aufklappbar ist.
- 15 Derartige Abdeckvorrichtungen werden üblicherweise optisch und haptisch an ihre Einbauumgebung angepaßt. Soweit es sich um einen Fahrer-Airbag handelt, muß die Abdeckvorrichtung demnach auf die Oberflächenstruktur und -farbe der Lenkradummantelung abgestimmt werden. Beifahrer-Airbags sind unterhalb der Armaturentafel angeordnet, so daß die Abdeckvorrichtungen in ihrer Oberfläche möglichst weitgehend mit der
- 20 Oberfläche der Armaturentafel übereinstimmen muß. Ähnliches gilt für Seiten-Airbags und alle anderen, in Kraftfahrzeugen zu installierenden Airbags.

- Es dürfte ohne weiteres verständlich sein, daß die Anpassung der Abdeckvorrichtungen an ihre Einbauumgebung häufig mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist, weil die
- 25 Einbauumgebung u.U. aus Materialien besteht, die für die Herstellung einer Abdeckvorrichtung nicht oder nur bedingt brauchbar sind. Einschlägige Abdeckvorrichtungen sind daher in der Regel zwei- oder mehrschichtig aufgebaut, wobei die innenliegende Schicht auf die erforderliche Konstruktionsfestigkeit abgestimmt ist, während die äußere Schicht in Anpassung an die Einbauumgebung ausgelegt wird. In der überwiegenden Zahl der
- 30 Fälle ist die Abdeckvorrichtung Teil eines gesonderten Airbag-Moduls, das als solches für den Einbau in ein Lenkrad, in ein Armaturenbrett oder andere Innenteile einer Fahrzeugkarosserie konzipiert ist. In diesen Fällen wird die Abdeckvorrichtung meist als „Abdeckkappe“ bezeichnet, deren randseitige Begrenzung auf die Größe der Einbauöff-

nung abgestimmt ist und deren Aufreißbereich demgegenüber eine kleinere Fläche umfaßt.

- 5 Abdeckvorrichtungen der hier interessierenden Art können aber auch integraler Bestandteil eines Armaturenbretts oder eines anderen Innenbauteils für Kraftfahrzeugkarosserien sein, wobei die Anpassung an die Einbauumgebung im allgemeinen keine Probleme bereitet, wohl aber die genaue Lokalisierung der Aufreißlinie und die festigkeitsmäßige Dimensionierung der Sollbruchstellen.
- 10 Bisher ist man davon ausgegangen, daß bei zwei- oder mehrschichtig ausgebildeten Abdeckvorrichtungen in allen Schichten gleich lange und miteinander korrespondierende Aufreißlinien als Sollbruchstellen ausgebildet werden müssen, damit ein definierter Aufreißwiderstand in engen Grenzen reproduzierbar realisiert werden kann, weil insoweit
- 15 keine unkalkulierbare Behinderung beim explosionsartigen Aufblasen des Airbags hin- genommen werden kann. Diese Bedingung ist jedoch bei zwei- oder mehrschichtig ausgebildeten Abdeckvorrichtungen fertigungstechnisch nur mit erheblichem Aufwand zu erfüllen, weil für die Herstellung der einzelnen Schichten getrennte Arbeitsvorgänge und meist auch getrennte Formwerkzeuge erforderlich sind.
- 20 Der Neuerung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Abdeckvorrichtung der eingangs genannten Art zu schaffen, die demgegenüber wesentlich kostengünstiger herstellbar ist, ohne daß beim explosionsartigen Aufblasen des Airbags längs vorgegebener Linien unkalkulierbare Widerstände in Kauf genommen werden müssen.
- 25 Zur Lösung dieser Aufgabe wird neuerungsgemäß vorgeschlagen, daß die Abdeckvorrichtung zwei- oder mehrschichtig ausgebildet ist und daß nur in einer ersten Schicht eine vollständige Aufreißlinie als Sollbruchstelle vorgesehen ist.
- 30 Überraschenderweise haben Versuche gezeigt, daß in der zweiten Schicht keine vollständige Aufreißlinie erforderlich ist und daß die zweite Schicht auch unabhängig von der in der ersten Schicht vorgegebenen Aufreißlinie zerreißt, wenn der Airbag explosionsartig aufgeblasen wird. Offensichtlich kommt es weniger auf die statische Reißfestigkeit als auf die beim Aufreißen wirksamen dynamischen Kräfte an, so daß irgendwelche

Aufreißwiderstände der zweiten Schicht kaum noch eine Rolle spielen, wenn die erste Schicht unter dem Einfluß der im Airbag wirkenden Gasdruckwelle aufgerissen wird. Es genügt daher, wenn in der zweiten Schicht eine Aufreißlinie als Sollbruchstelle ausgebildet wird, die kürzer ist, als die Aufreißlinie der ersten Schicht. Ferner wurde festgestellt, daß es ausreicht, wenn die Aufreißlinie der zweiten Schicht wenigstens teilweise korrespondierend zur Aufreißlinie der ersten Schicht ausgebildet ist.

Vorteilhafte und zweckmäßige Ausgestaltungen des Neuerungsgedankens sind in den Unteransprüchen 4 bis 10 beschrieben. Weitere Einzelheiten werden anhand der in den Figuren 1 und 2 dargestellten Ausführungsbeispiele näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine erste Ausführungsform der Abdeckvorrichtung gemäß der Neuerung in der Ansicht.

Fig. 2 eine zweite Ausführungsform der Neuerung ebenfalls in der Ansicht.

In Fig. 1 ist mit 5 ein Ausschnitt der Einbauumgebung einer Abdeckvorrichtung 1 dargestellt, die beispielsweise Teil eines Armaturenbrettes sein kann. Die Abdeckvorrichtung 1 ist zweischichtig ausgebildet, wobei in der ersten Schicht eine vollständige Aufreißlinie 2 ausgebildet ist, die durch Biegelinien 4 ergänzt wird. Beim Aufblasen des Airbags reißt die Abdeckvorrichtung 1 zuerst entlang dem horizontal angeordneten Teil der Aufreißlinie 2 auf und dann längs der rechts und links sich daran anschließend vertikalen Bereiche, so daß der obere und untere Teil der Abdeckvorrichtung 1 um die Biege- bzw. Scharnierlinien 4 aufklappen kann. Die Aufreißlinie 3 der zweiten Schicht ist nur längs des horizontalen Bereichs der Aufreißlinie 2 in der ersten Schicht ausgebildet und endseitig ein Stück über die vertikalen Bereiche hinaus verlängert. Es hat sich herausgestellt, daß eine derartig ausgebildete Aufreißlinie 3 in der zweiten Schicht völlig ausreichend ist, um ein einwandfreies Aufreißen zu gewährleisten. Es leuchtet ein, daß es bei der Herstellung sehr viel einfacher ist, die Aufreißlinie 3 in der zweiten Schicht korrespondierend zur Aufreißlinie 2 in der ersten Schicht auszubilden, als wenn auch noch die vertikalen Aufreißbereiche bei der Herstellung maßlich genau aufeinander abgestimmt werden müßten.

- In Fig. 2 ist mit 6 eine Abdeckkappe bezeichnet, die Bestandteil eines Airbag-Moduls ist, das als solches in eine Einbauumgebung, beispielsweise im Lenkrad oder im Armaturenbrett eines Kraftfahrzeuges eingebaut wird. Die Abdeckvorrichtung 1 ist Teil der Abdeckkappe 6 und weist in der ersten Schicht eine Aufreißlinie 2 als Sollbruchstelle auf, die genauso angeordnet ist, wie bei dem Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 1. Die Sollbruchlinie 3 in der zweiten Schicht ist nur korrespondierend zum waagerechten Bereich der Aufreißlinie 2 der ersten Schicht und auch nur über einen Teil von dessen Länge ausgebildet. Auch hier klappen die oberen und unteren Teile der Abdeckvorrichtung 1 um die Biege- oder Scharnierlinien 4 auf. Auch eine derartig ausgebildete Aufreißlinie 3 in der zweiten Schicht kann ausreichend sein, weil die dynamischen Kräfte beim explosionsartigen Aufblasen des Airbags erwiesenermaßen ausreichend sind, das weitere Aufreißen der zweiten Schicht beliebiger, nicht vorgegebener Linien zu bewirken.
- Es sei noch angemerkt, daß in den Figuren 1 und 2 der Verlauf der Aufreißlinien 2 und 3 sowie der Biegelinien 4 nur schematisch angedeutet ist und daß diese Linien zumindest auf der dem Fahrgastinnenraum zugewandten Oberfläche der Abdeckvorrichtung nicht sichtbar oder fühlbar sind.

5

Schutzansprüche

- 10 1. Vorrichtung zum Abdecken der Austrittsöffnung eines in einem Kraftfahrzeug angeordneten Airbags, die beim explosionsartigen Aufblasen des Airbags längs vorgegebener Linien aufreißbar und ein- oder mehrteilig längs Biege- oder Scharnierlinien aufklappbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Abdeckvorrichtung (1) zwei- oder mehrschichtig ausgebildet ist und daß nur in einer ersten
- 15 Schicht eine vollständige Aufreißlinie (2) als Sollbruchstelle vorgesehen ist.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in einer zweiten Schicht eine Aufreißlinie (3) als Sollbruchstelle ausgebildet ist, die kürzer ist, als die Aufreißlinie (2) der ersten Schicht.
- 20 3. Vorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufreißlinie (3) der zweiten Schicht ganz oder teilweise korrespondierend zur Aufreißlinie (2) in der ersten Schicht ausgebildet ist.
- 25 4. Vorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufreißlinie (3) der zweiten Schicht mindestens teilweise korrespondierend zu dem zuerst aufreißenden Teil der Aufreißlinie (2) in der ersten Schicht ausgebildet ist.
- 30 5. Vorrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die erste Schicht aus einem härteren Material besteht, als die zweite Schicht.
6. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die erste Schicht innenliegend, d.h. benachbart zum Airbag angeordnet ist.

13.11.97

- 6 -

- 5
7. Vorrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die zweite Schicht im wesentlichen aus dem gleichen Material besteht, wie die Oberschicht der Einbaumgebung des Airbags.
8. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß eine dritte und weitere Schichten keine Sollbruchstellen aufweisen.
- 10 9. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß eine dritte und weitere Schichten eine Sollbruchstelle aufweisen, die nicht länger ist, als die Sollbruchstelle in der zweiten Schicht.
- 15 10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Schichten in an sich bekannter Weise durch Kleben, mechanische Fügetechnik, Preß- oder Spritztechnik vollflächig oder in einem Punktraster miteinander verbunden sind.

Best Available Copy

13.11.97

Best Available Copy

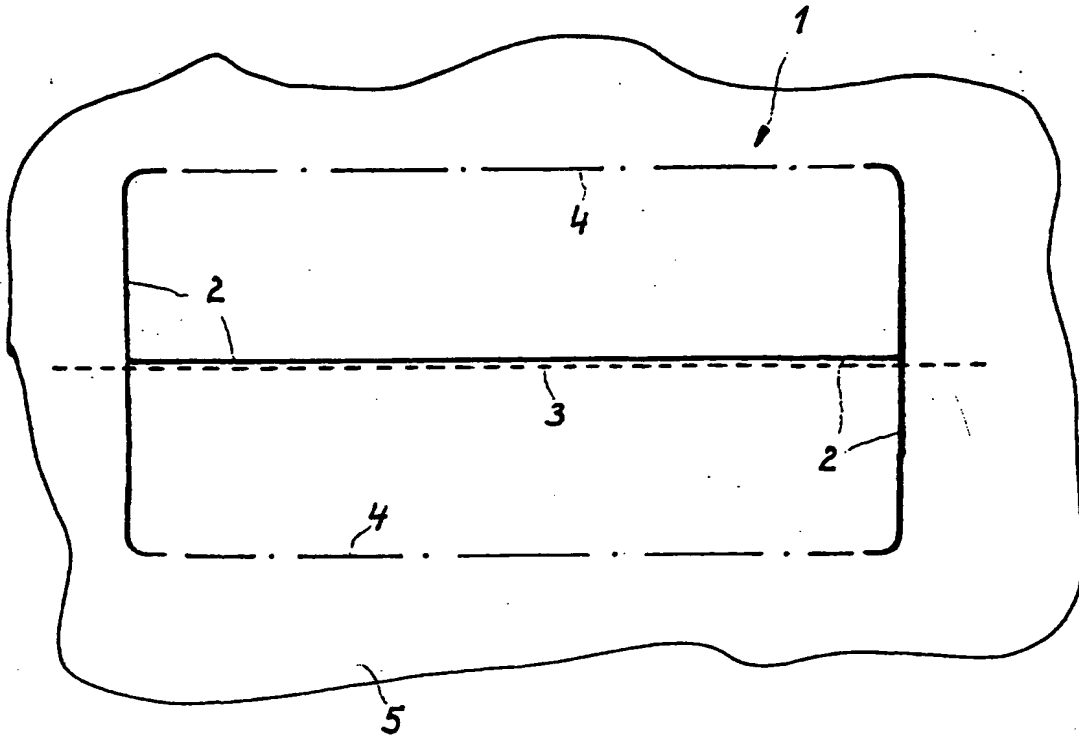


Fig. 1

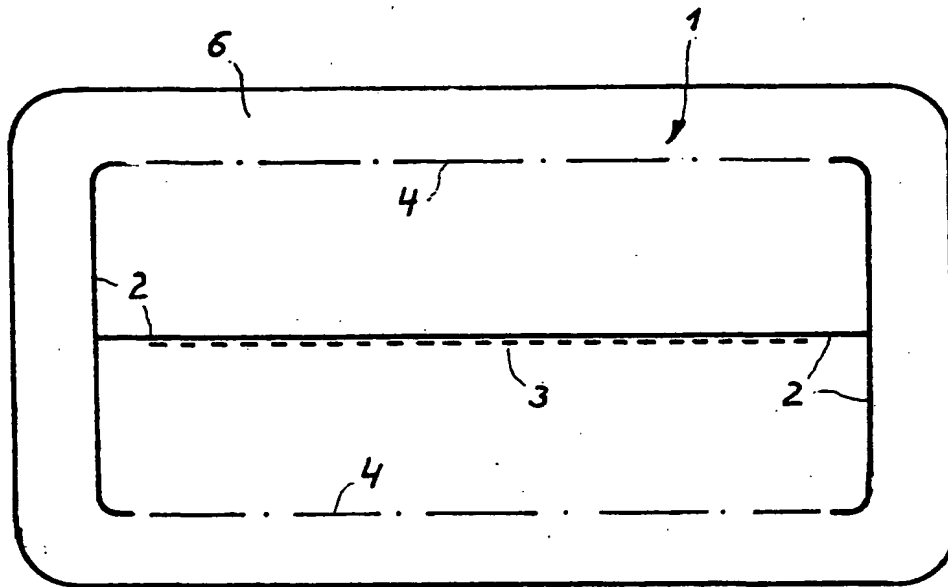


Fig. 2

- Leerseite -

Best Available Copy

THIS PAGE BLANK (USPTO)